LE CHEMIN DE FER

DES

CANTONS DU NORD



ST-JEROME
COMTE DE TERREBONNE

LE CHEMIN DE FER

—DES—

CANTONS DU NORD

La compagnie du chemin de fer de Montréal et Ouest, n'est autre que l'ancienne compagnie du chemin de fer de Montréal, Ottawa et Occidentale Elle a éte constituée par acte provincial d'abord et fédéral ensuite.

Par la vente de son chemin de Montréal à Hull, au gouvernement de Québec, cette compagnie ne s'est pas trouvée dissoute, mais pour éviter tout doute, elle a cru à propos de faire revivre sa charte par un acte spécial passé à Ottawa et que l'on trouve au chapitre 62, Statuts du Canada, 46 Victoria. Cet acte lui confère tous les droits, propriétés, pouvoirs et priviléges que possédait la compagnie du chemin Q. M. O. et O. De plus il lui donne le pouvoir de prolonger son chemin de Ste Agathe en passant par la vallée de la Rouge, jusqu'à la Gatineau, dans ou près le township de Maniwaki dans le comté d'Ottawa et de là, jusqu'à un point de raccordement avec le chemin du Pacifique, entre les Lacs Témiscamingue et Nipissing.

Le préambule de cet acte dit que pour *promouvoir* les intérêts de la colonisation dans cette partie de la Puissance du Canada située au nord et à l'ouest de la rivière Ottawa, il est nécessaire d'y construire un chemin de fer.

Le bureau de direction de la compagnie est composé comme suit :

L'Honorable M. Chapleau,	Président.
L'Honble M. Ls Beaubien,	V. Président.
Honble J. J. Abott,	Directeur.
M E L. de Bellefeuille,	Dir., et Sec.
M. Alph. Desjardins, M. P.	Dir.
M. Joseph Tassé, M. P.	Dir.
G A. Nantel, M. P. P	Dir.
Michel Laurent, échevin	Dir.
M. P. S. Murphy,	Dir.

En lisant cet acte d'incorporation et en jetant un coup d'œil sur la carte de notre Province, on voit que ce chemin de fer traverserait le nord de la vallée de l Ottawa dans toute sa largeur, après avoir longé les bords de la rivière du Nord, de St-Jérôme à Ste-Agathe, et ensuite ceux de la rivière Rouge, depuis la partie nord-ouest du canton Salaberry jusqu'a l'extrémité nord du canton Joly.

La compagnie a déjà en vertu de différents statuts provinciaux, un octroi de $4.000 de St Jérôme à Ste-Adèle et de $2.500 de Ste-Adèle à

Ste Agathe ; elle a aussi obtenu, l'année dernière, du Parlement fédéral, un octroi de $3.200 par mille pour cinquante milles de son chemin.

De plus par le statut de Québec, 45 Vict. sect. 32 elle a droit à 4.000 acres de terre par mille jusqu'a Ste-Agathe, mais cet octroi de terre peut être considéré comme caduc par la Compagnie, vu que le délai pour le réclamer est sur le point d'expirer et qu'il lui serait impossible d'ici à ce temps, de se mettre dans les conditions voulues pour en profiter.

La Compagnie a l'intention de construire son chemin jusqu'a Maniwaki, sous le plus court délai possible et à cette fin, elle le divise en trois sections, lesquelles devraient être entreprises et complétées par étape, suivant les moyens à sa dispositions et les besoins de la colonisation. Ces trois sections seraient :

1o De St Jérôme à St Jovite 50 milles ;

2o. De St Jovite au Nominingue, 42 milles ;

3o. Du Nominingue à Maniwaki ou Notre Dame du Désert, environ 40 milles.

Afin de régulariser sa position financière et de la voir clairement définie dans un seul statut, la Compagnie devrait demander maintenant au gouvernement de Québec les octrois suivants : $5000,00 par mille pour cinquante milles de St-Jérôme à St Jovite et en outre 5000 âcres de terre par mille, sur la même distance, mais cet octroi de terre pourrait être fait sous de telles conditions (elles sont exposées plus bas) que le gouvernement, en l'accordant, ne s'imposerait réellement pas un sacrifice, au contraire, il ferait valoir au bénéfice de son Trésor, un domaine public qui aujourd'hui, ne lui rapporte aucun revenu et lui cause même de lourdes dépenses d'arpentage et de surveillance.

Voici, en résumé, les raisons que la Cie pourrait apporter à l'appui de sa demande.

1o. Il s'agit d'ouvrir immédiatement à la colonisation toute cette étendue de terrain dont les limites sont à l'ouest, le comté de Joliette, au sud les cantons déjà colonisés, au nord une ligne passant par les lacs Tapanee et Piscatosin et à l'est la Rivière Gatineau. L'espace compris dans ces limites a une largeur moyenne, du sud au nord, de 50 milles et de l'ouest à l'est, une longueur de 70 milles, ce qui donne en tout 3500 milles carrés. Le même chemin, dans un avenir plus lointain, est aussi destiné à ouvrir à la colonisation toute cette immense région qui s'étend de la rive ouest de la Gatineau jusqu'au lac Témiscamingue, soit au moins, soixante et quinze lieues de largeur sur vingt cinq lieues de profondeur du sud au nord. Cette belle contrée se compose de terres excellentes pour la culture, couvertes d'essences précieuses pour l'ébénisterie, la menuiserie, la charpente et le chauffage, riches en minéraux de plusieurs sortes, surtout en fer et en phosphate. Le climat y est le même que celui des Trois-Rivières, car on peut voir que le lac Nominingue qui occupe le centre de cette région, est situé sur la même ligne que la cité trifluvienne.

2o. Ce vaste champ de colonisation où il y a déjà vingt cinq cantons colonisés ou en voie de colonisation depuis 1876, sans compter les paroisses de St Sauveur, St-Hypolite, Ste-Adèle, Ste-Marguerite et Ste Agathe, est l'arrière-contrée (back country) de la région de Montréal et le seul endroit où la métropole commerciale et industrielle de tout

le Canada, puisse envoyer—ainsi que les districts ruraux qui l'avoisinent et en dépendent—le surplus de sa population ; si on ne lui ouvre pas ce pays, ses habitants—surtout ceux des comtés du Sud—émigreront comme ils font déjà en assez grand nombre, vers les Etats Unis. Ils ne demandent qu'à s'établir sur ces nouvelles terres, mais ils ne peuvent y songer aujourd'hui, car ils manquent des voies de communication nécessaires pour le transport des voyageurs, des vivres et des produits de la ferme. Il faut s'enfoncer dans la forêt à plus de trente lieues de St Jérôme et c'est trop demander au courage de l'habitant des vieilles paroisses.

Ainsi ce chemin n'est pas seulement le chemin des cantons du Nord, mais c'est encore le chemin de la region de Montréal qui représente plus que la moitié de la population de cette Province et près des deux tiers de ses revenus.

3o. Ce chemin par la grandeur de ses proportions et de ses avantages—car il ferait établir des milliers et des milliers d'habitants sur les terres du Nord—est nécessaire pour protéger et fortifier la grande voie de navigation du St-Laurent, qui est, pour la province, la voie nationale du commerce et le debouché naturel des Provinces occidentales du Canada. Or cette voie sera toujours menacée par la compétition du Sud ou les Etats Unis, qui chechera à entrainer de son côté le trafic de l'Ouest : mais plus elle sera aboudamment alimentée, plus elle absorbera le trafic de l'Ouest, et plus elle sera puissante pour lutter contre ses rivales du Sud. Et qui profitera de cette force, de cette puissance de la voie du St Laurent ? Montréal, Trois Rivières, Québec, Lévis, c. a. d. toute la province en général. Et les cantons du Nord ne se développeront ils pas *uniquement* au bénéfice de la voie du St Laurent ? Peut il en être autrement, grâce à la position topographique qu'ils occupent dans notre Province ? Non assurément. En est-il de même du commerce, de l'industrie, de l'agriculture du Sud, qui se sentent tout aussi bien attirés du côté des Etats Unis que du côté du St-Laurent.

Ainsi pour les cantons du Nord eux-mêmes et les comtés environnants, pour Montréal, pour la Province tout entière, la construction de ce chemin de fer est une nécessité

Mais on va nous faire bien des objections dont les suivantes sont les seules sérieuses.

"La province n'a pas les moyens d'accorder les subsides demandés, ses finances sont épuisées."

Il est bon de voir tout d'abord ce que demanderait la Compagnie.

Pour la premiere section elle demanderait en argent		$250,000
Il faut remarquer qu'elle a déjà		109,500
C. a. d. $4000 pour 18 milles :	$72,000	
Et $2500 pour 15 "	37,500	
Ce qui laisse une balance demandée de		$140,500.

Cette somme se trouvera presque remboursée par la vente en plus grand nombre et à plus haut prix des terres de la Couronne, ainsi que nous le prouverons plus bas. Ensuite le gouvernement pourrait peut-être en venir à une entente avec la compagnie par laquelle cette dernière lui paierait une certaine redevance par chaque corde de bois, que ses chars rendraient à St Jérôme.

De cette manière le gouvernement ne ferait qu'une simple avance qui lui serait remise sous une forme ou sous une autre.

Comme on peut le voir, la compagnie est bien loin de se montrer exigeante à l'égal de diverses autres compagnies. Elle a droit à plus qu'aucune autre et demande beaucoup moins en ce qu'au fond, après un certain laps de temps, le gouvernement se verra remboursé de ses deniers

Et puis, le gouvernement aurait il trouvé de l'argent pour ceux là seuls qui n'ont fait qu'obérer nos finances sans jamais rien lui rendre en compensation ?

Est-ce ceux qui fournissent peu ou point de revenus qui ont droit à tous les encouragements publics ?

Si le gouvernement n'a pas les moyens d'aider fort raisonnablement, au succès de cette entreprise si importante pour tout le pays, il faut conclure qu'il n'a pas les moyens de garder notre population au milieu de nous. Dans le Sud on émigre, la population décroit ; dans le Nord on s'établit sur les nouvelles terres qui sont à proximité et la population augmente rapidement. Qu'on rapproche le Nord du Sud par des communications faciles, par une voie ferrée, et tous nos *gens* s'établiront ici au lieu d'aller enrichir l'étranger.

Inutile de songer à pousser la colonisation plus loin, sans les services d'un chemin de fer. On est rendu à 38 lieues de St Jérôme et n'est-il pas surprenant que l'on ait pénétré si avant dans la forêt ? (ce qui, soit dit en passant, est bien la meilleure preuve de la valeur des terres du Nord.) On arrêtera donc la colonisation dans le Nord, si on ne prend pas les moyens immédiats de doter cette région d'un chemin de fer. Faut-il hésiter ? Va-t-on préférer ruiner le plus grand mouvement qui se soit produit encore dans la Province, depuis le peuplement des cantons du l'Est ! Ce serait presqu'un acte de suicide national. Et ce mouvement ruiné, tué, qui le ressusciterait ? Que l'on songe à l'avenir et l'on comprendra les devoirs du présent.

Seconde objection : si le gouvernement accorde l'aide demandée, les autres compagnies demanderont autant ?

Oui, elles demanderont, mais cela est il suffisant pour obtenir ? N'est il pas temps de donner à chacun suivant ce qu'il mérite ? N'est-il pas temps d'établir une règle fixe, invariable, dans la distribution des derniers publics, de traiter les entreprises publiques comme telles et de laisser à l'initiative privée, les entreprises qui ont un caractère individuel et privé ? Les compagnies demanderont ! Mais ont elles les mêmes droits, sont-elles dans les mêmes conditions ? ont elle en vue, l'accomplissement de projets qui soient d'un intérêt général, public, comme le chemin de fer des cantons du Nord ? Nous pouvons répondre hardiment non, pas une seule, excepté cependant celle du chemin de fer du lac St Jean qui est déjà amplement dotée par le gouvernement de Québec. Voyons.

1o. Notre chemin est un chemin national, c'est-à-dire, utile, même nécessaire à toute la Province et non seulement à une paroisse, à un comté, à un district ; cette raison se trouve suffisamment développée dans le cours de cette étude. Ajoutons que cette voie ferrée traverserait trois comtés qui représentent le quart du territoire habitable de cette Province, Terrebonne, Ottawa et Pontiac

2o. Il ouvre la vallée de l'Ottawa qui mérite qu'on lui procure cet avantage :

1o. Par son étendue.

2o. Par la qualité de ses terres.

3o. Par ses bois.

4o. Par les revenus qu'elle a fournis à la Province, dans un si forte proportion depuis 1867 et le montant relativement modique qu'on y a dépensé des deniers publics.

3o. Ce chemin va ouvrir et peupler l'arrière-contrée de Montréal qui, avec les autres districts intéressés dans ce projet, donne les deux tiers des revenus totaux de la Province et comprend plus que la moitié de notre population.

Cette arrière contrée—back country—est le seul endroit qui puisse recevoir le trop plein de la population des comtés du Nord qui suivent : comtés d'Ottawa et de Pontiac, (partie sud,) Argenteuil, Deux Montagnes, Terrebonne, Montcalm, Assomption, Laval, Jacques-Cartier, Hochelaga, Vaudreuil et Soulanges ; des comtés du Sud qui sont trop loin des cantons de l'Est pour y diriger leurs habitants, tels que Beauharnois, Chateauguay, Laprairie, Napierville, St-Jean, Iberville, Chambly et Verchère, St-Hyacinthe et Montréal. Dans certains de ces comtes, le courant d'émigration vers le Nord est déjà tout établi, ainsi qu'en fait foi la société de colonisation Montarville pour Laprairie et Chambly. Dans les autres, ce courant serait déjà établi si le manque de chemins publics n'eût induit le curé Labelle à ralentir sa propagande plutôt qu'à l'activer davantage.

Eh bien ! nous le demanderons à tout homme impartial et juste, est-il une seule compagnie de chemin de fer qui puisse faire valoir des raisons identiques à celles que nous venons de résumer ? des raisons d'un intérêt aussi pressant et aussi général pour toute la Province ? Et tous les citoyens qui reconnaissent l'importance de la colonisation et sont en état de former un jugement sain et éclairé sur cette matière, reconnaitront aussi la vérité de ce qui précède et se joindront à nous pour obtenir l'octroi demandé.

Nous arrivons maintenant aux 5000 acres de terre que la Cie demanderait à lui être concédées tout comme à la Cie du ch. du Lac St Jean, mais sur un principe différent et autrement acceptable par le gouvernement et le pays que la concession de terres en blocs considérables. Nous comprenons que la Couronne ait scrupule de faire de grandes concessions de terrains en blocs, car outre que c'est là aliéner considérablement le domaine public sans profit aucun pour le gouvernement, c'est aussi créer en faveur de certaines compagnies un monopole dont elles peuvent étrangement abuser au détriment de la colonisation.

Aussi recommanderions nous que cet octroi de terre ne pût être fait d'abord avant que le chemin soit livré au trafic, sur un parcours d'au moins vingt cinq milles. La Cie aurait droit alors à une proportion équivalente des terrains qui lui seraient octroyés. De cette manière on serait certain que la Cie ne pourrait toucher à ces terres sans avoir préalablement activé le mouvement de la colonisation en rapprochant les nouveaux cantons de vingt cinq milles des marchés où ils trouveront un débouché pour la vente de leurs produits agricoles et de la forêt.

En second lieu, les terres seraient choisies par le Lt-Gouverneur et

livrées par lots alternatifs, le gouvernement se réservant de deux lots le premier, de manière à ce que la compagnie ne vendrait aucun de ses lots sans que le gouvernement n'en ait vendu un autre tout d'abord.

L'arpentage des terrains devrait se faire en commun entre le gouvernement et la compagnie, mais cette dernière aurait le droit de charger à ses acheteurs le coût de l'arpentage, chose que le gouvernement devrait faire dans tous les cas et aurait dû faire avant aujourd'hui, soit dit entre parenthèse.

Le prix des lots devrait être le même pour la compagnie que pour le gouvernement et serait fixé à au moins un dollar de l'acre.

On voit de suite tous les avantages qui résulteraient de ce système, pour le gouvernement, le public, la colonisation et la Compagnie elle-même

Cette dernière se constituerait en véritable société de colonisation et d'immigration et elle créerait une propagande active et efficace qui servirait les intérêts du pays, en même temps qu'elle épargnerait beaucoup de dépenses au coffre public

Si l'on examine ce qu'a fait ce système appliqué à la Compagnie du Pacifique et aux vastes plaines du Nord Ouest, on peut se convaincre que le Gouvernement fédéral en l'introduisant dans ce pays, va réussir à construire l'immense chemin de l'Ouest sans débourser un centin et que l'on verra se peupler de vastes solitudes par le simple travail et l'argent de compagnies particulières? Voilà ce que nous devrions faire pour le Nord Ouest de notre province !

Ce sera l'intérêt de la Compagnie de vendre autant de terres que possible et par là même le gouvernement arrivera à vendre de ses propres terres en plus grande quantité et à prix plus élevés. Aujourd'hui il vend à 30cts de l'acre ce qu'il vendra certainement $1.10 de l'acre, car nous mettons 10cts pour l'arpentage, ce qui est plus que le coût estimé par le département des terres de la Couronne. Faisons le simple calcul suivant et il sera facile de se convaincre que loin d'appauvrir le trésor public, le gouvernement en faisant à la Cie la concession de terres qu'elle demanderait, réalisera un bénéfice réel tout en colonisant avec plus de rapidité une immense région de belles terres et en arrêtant le mal de l'émigration qui ronge notre malheureuse population.

Le gouvernement vend 10 lots de terre, à 30 c's de l'âcre, $300,00 On ne peut songer à élever ce prix, sans chemin de fer, surtout si on n'applique ce changement qu'aux terrains de la vallée de l'Ottawa ; ce serait un changement anti patriotique, qui arrêterait le mouvement colonisateur ; ce serait, de la part du département un calcul injuste, la persécution d'une partie du pays au profit d'une autre partie qui ne donne que peu de revenus au pays et est déjà amplement dotée pour se pourvoir d'une voie ferrée.

Avec un chemin de fer dans le Nord, ce serait différent ; le gouvernement pourrait facilement vendre $1.10 l'âcre ce qui ferait $1100,00

Ainsi aujourd'hui, pour 10 lots, le gouvernement retire $300. Dans le second cas, il retirerait $1100,00 soit une différence de $800,00, en sa faveur. Il est vrai qu'il aura perdu 10 lots donnés à la compagnie, soit $300,00, au prix actuel, sans chemin de fer. Retranchez encore ces $300,00 et vous restez avec une balance de $500,00 en faveur du gouvernement en adoptant le système proposé.

Avec ces $500 de bénéfice, par chaque 10 lots qu'il vendra ainsi, le gouvernement se remboursera certainement de ce qu'il aura avancé à la compagnie sous forme d'octroi en argent et il aura décuplé la force et la rapidité du mouvement colonisateur.

Mais on dira : Est on bien certain qu'il s'établira assez de colons qui achèteront de ces terres à $1,10 de l'âcre, pour réaliser les prévisions de la compagnie ? Oui, il n'y a aucun doute là dessus : ce qui a été fait, jusqu'à présent, avec le secours de la charrette du canot et souvent à pied même, nous donne la garantie que le mouvement décuplera en force et en rapidité, comme nous le disions tantôt.

Les colons possèderont deux avantages qu'ils n'ont pas aujourd'hui et qui seront d'une valeur inappréciable pour leurs propriétés :

1o Ils seront plus près des grands marchés où ils pourront vendre à bon prix leurs produits agricoles.

2o Ils pourront utiliser chez eux même des milliers de cordes de bois de chauffage qu'ils détruisent en toute perte aujourd'hui, et aussi beaucoup de bois précieux pour l'ébénisterie et la menuiserie, tels que, *érable piquée*, *plaine ondée*, *merisier rouge*, *cerisier*, *bois blanc* ; tout cela, sans chemin de fer, n'est d'aucune valeur quelconque et avec un chemin de fer, produirait une augmentation considérable dans le prix de la valeur des terrains du Nord.

La compagnie devrait donc obtenir l'aide qu'elle sollicite pour conduire à bonne fin une entreprise d'une importance vitale pour la colonisation des cantons du Nord, pour Montréal et les nombreux districts qui nécessairement doivent établir dans cette arrière contrée, le trop plein de leur population

En lui accordant l'objet de sa demande, le gouvernement activerait le mouvement actuel de colonisation du Nord l'un des plus considérables que l'on ait vus dans l'histoire de notre pays. Il créérait au nord de l'Ottawa une nouvelle province capable de contenir plus d'un million d'habitants et qui s'étendra un jour, à l'ouest, jusqu'au lac Témiscamingue et au nord jusqu'à la hauteur des terres.

LA REGION DE MONTREAL ET SA POPULATION.

Le chemin de fer des cantons du Nord est pour la région de Montréal ce qu'est celui du lac St Jean pour Québec : tous deux sont nécessaires non seulement à ces villes pour le développement de leur commerce et de leur industrie, mais encore pour ouvrir un champ de colonisation capable de recevoir l'excédant de leur population et sous ce rapport, la nécessité de ces chemins de fer s'étend aussi à tous les districts ruraux qui, suffisamment peuplés déjà, devront nécessairement émigrer soit autour du lac St Jean, soit dans l'immense vallée de l'Ottawa, soit aux Etats-Unis ou encore à Manitoba On restera au pays, si l'on peut s'y établir facilement et s'y mettre à l'aise sur des terres valant au moins celles de l'étranger ; autrement on s'en ira enrichir l'Américain ou se fixer dans une province où l'élément catholique et français ne jouera, surtout dans l'avenir, qu'un rôle insignifiant.

Que l'on ne s'imagine pas que le chemin de fer des cantons du Nord n'intéresse que trois ou quatre comtés. Non il intéresse près de la moitié de la population totale de notre province, il intéresse tous ces

ouvriers fatigués de gagner leur vie au jour le jour et qui, de toutes les parties de la région de Montreal, demandent bien souvent s'ils peuvent, sans grand capital, s'etablir sur les cantons du Nord Il intéresse tous ces fils de cultivateurs qui ne peuvent se diviser a l'infini le domaine paternel, et sont bien obligés de s'éloigner pour chercher où s'établir ; il intére-se tous ces petits fermiers de nos vieilles paroisses qui végètent dans les dettes avec de nombreuses familles et se trouveraient au large avec tous leurs enfants, sur nos belles terres du Nord Enfin, la construction de notre chemin de fer intéresse une population de cinq cent mille âmes au moins

De fait, dès aujourd'hui tous les comtés qui suivent, sont plus ou moins représentés dans les cantons du Nord et combien de personnes de l'Est, de Trois Rivières, de Québec, de Témiscouata, d'Ontario, des Etats-Unis, de France et de Belgique demandent des renseignements sur la vallée de l'Ottawa, sur les nouveaux cantons *du curé Labelle* ! Toujours on s'informe s'il est facile et peu coûteux de se rendre sur la Rouge, au Nominigue ? Il faut bien répondre que le prix de ce voyage seul, sans compter le transport des vivres et des ustensiles de ménage et de ferme, représente le prix d'un lot de terre, c'est-à dire de $25,00 à $30,00. N'est-ce pas suffisant pour décourager les plus fermes volontés ?

Mais bornons nous pour maintenant, à établir le chiffre de la population directement intéressée à la construction de ce chemin. Dans le tableau suivant, nous incluons Joliette et Berthier, car ces deux comtés font partie de la région de Montréal et quoiqu'ils aient une certaine étendue de terrain pour y placer le trop plein de leur population, ils n'en restent pas moins intéressés à la construction de notre chemin qui est par excellence celui de Montréal, le centre de leurs affaires.

Au reste, comme il ne peut y avoir plus d'un grand chemin de fer pour l'arrière-contrée de Montréal, tous les comtés du Nord qui ne dépendent pas de Trois-Rivières ou de Québec, se trouvent liés à notre entreprise par les mêmes liens qui les unissent à la prospérité et à la grandeur de leur métropole commerciale.

TABLEAU DE LA POPULATION DE MONTRÉAL ET DES COMTÉS DIRECTEMENT INTÉRESSÉS A LA CONSTRUCTION DU CHEMIN DE FER DES CANTONS DU NORD.

Comtés.	Population (1881)
Ottawa	49 422
Argenteuil	16.042
Deux Montagnes	15.856
Terrebonne	21.892
Laval	9.462
Jacques-Cartier	12.345
Hochelaga	40 079
Montréal	140.747
Montcalm	12.966
L'Assomption	15 282
Vaudreuil	11.485
Soulanges	10 220
Beauharnois	16.005
Napierville	10.511
S Jean	12 265
Iberville	14.459
Chambly	10.858
Verchères	12.449
Laprairie	11.436
St Hyacinthe	20.631
Richelieu	2[illegible].218
Rouville	14.459
Joliette	21.988
Berthier	21.839
Total	542.916

Nous n'insérons pas dans ce tab'eau le comté de Pontiac dont l'immense territoire est encore peu peuplé et offre tous les avantages possibles pour l'établissement de ses habitants sans le secours de notre chemin de fer. La même remarque pourrait s'appliquer à une partie du comté d'Ottawa. Quant aux autres, ils sont tous plus ou moins directement, intéressés au succès de ce chemin de fer. Cela est si évident, qu'un écrivain de *La Verité*, journal de Québec, (écrivain que nous croyons être le Rév. P Lacasse alors collaborateur de cette feuille,) écrivait, l'article suivant, à la date du sept Janvier 1882, sous le titre de "Chemin de fer de St-Jérôme au Désert."

Nous nous unissons de grand coeur au *Nord* et à la presse de Montréal pour demander un chemin de fer jusqu'au lac Nominingue et de là au Désert. Le chemin de fer du lac St-Jean pour le district de Québec et des Trois-Rivières, le chemin de fer " St Jerôme et Désert" pour le populeux district de *Montréal et de St Hyacinthe*, sont deux choses nécessaires au progrès de la colonisation. *Le district de Montréal ne pas avoir son chemin de colonisation, est une chose que nous n'avons pas encore comprise*

Nous croyons que les électeurs seront raisonnables : en aidant les chemins de fe du lac St Jean et celui du Désert, le gouvernement ne fait d'injustice à personne. *Les chemins de fer sillonnent toutes nos forêts, excepté celles du Nord. Pourquoi n'aurions nous pas les nôtres, surtout quand ces chemins de fer peuvent ouvrir deux royaumes qui suffiront pour longtemps a tout l'excédant de notre population ?*

Nous désirons donc que le projet du chemin de fer St Jérôme au Désert obtienne du

gouvernement la promesse d'une aide qui permettre aux capitalistes de construire cette voie ferrée au plus tôt

Nous sommes incapable de faire de la cabale politique, mais comme il s'agit de patriotisme et de religion, que notre confrère du *Nord* compte sur notre dévouement. D'ailleurs, aucun député du district de Québec, croyons-dous, ne s'opposera à ce projet patriotique

Nous tiendrons nos nombreux lecteurs des campagnes au courant du mouvement. Disons, en terminant, que si un chemin de fer augmente la prospérité du pays, c'est bien quand il passe au milieu de la forêt.

CHIFFRES ELOQUENTS

Nous avons déjà parlé des revenus fournis au trésor provincial par la région de Montréal et la vallée de l'Ottawa. Le tableau qui suit va nous dispenser de tout commentaire et de toute comparaison qui pourrait blesser ceux qui, contribuant assez faiblement aux revenus de la Province, émargent largement à son budget. Il est vrai que l'on doit donner suivant les besoins, mais il est juste aussi, pour un gouvernement surtout, de remettre en proportion de ce que l'on reçoit.

Les revenus proviennent de trois sources principales :

1o Le subside fédéral.

2o Le produit des ventes des bois et des terres de la Couronne.

3o Le produit des licences d'auberge, etc., etc , etc.

Sous le premier rapport, de par la constitution, le gouvernement fédéral accorde 80cts et comme la population de la région de Montréal intéressée dans la construction de notre chemin de fer, représente 542, 000 habitants, on peut donc dire que plus du tiers des revenus provenant de ce chef, sont fournis à la Province par la région de Montréal

2o Le produit de la vente des bois et terres de la Courenne se calcule par territoire ; il y a entre autres, les territoires de l'Ottawa, du St Maurice, de Rimouski, du lac St-Jean e du Saguenay. Voici un tableau des recettes provenant de ce chef depuis 1875. Nous donnons d'abord le revenu total et ensuite le revenu fourni par le territoire de l'Ottawa :

RECETTES DE LA PROVINCE PROVENANT DU DÉPARTEMENT DES TERRES DE LA COURONNE:

Montant	total	perçu	en 1875	$532.734.87	sur	lequel le	territoire	d'Ottawa	fournit	$349.272.70
"	"	"	1876	386.774.18		"	"	"		261.939.17
"	"	"	1877	391.618.85		"	"	"		254.609.26
"	"	"	1878	351.323.16		"	"	"		227.234.44
"	"	"	1879	314.880.09		"	"	"		205.755.82
"	"	"	1880	342.881.44		"	"	"		238.309.40
"	"	"	1881	543.518.76		"	"	"		394.555.60
"	"	"	1882	668.596.39		"	"	"		384.082.84
		Grand	total.	$3.532.327.74				Grand	total.	$2.315.759.23

Il est facile de voir par ce résultat, que le territoire de l'Ottawa a donné près de $200.000 de plus que les deux tiers de tous les revenus provenant de cette source.

3o. Les droits perçus sur les licences d'auberge etc, se calculent pour la Province, par district d'inspection, lesquels sont au nombre de vingt cinq

Voici un tableau des droits perçus depuis 1880 à Montréal et dans les districts ruraux qui en dépendent.

Montant total pour 1880			$180.272,58
Beauharnois	4,258,85		
Iberville	5,190.78		
Joliette	4,571,[illegible]7		
Montréal	110,554.16		
Ottawa	4,5[illegible]2,86		
Richelieu	2,334 40		
St-Hyacinthe	5,980 15		
Terrebonne	3,827,67		
		141,230,[illegible]4	
Montant total pour 1881			247,279,0
Beauharnois	4,9[illegible]1,79		
Iberville	4,741.75		
Joliette	5 470 43		
Montréal	147,170.32		
Ottawa	5,620.35		
Richelieu	2,733.56		
St-Hyacinthe	5,702,02		
Terrebonne	4 536,58		
		181,016,80	
Montant total pour 1882			258,858,17
Beauharnois	5.784,48		
Iberville	5,152,60	Grand total	
Joliette	5,846.33	pour toute	
Montréal	160,201,49	la Province	$680,409,81
Ottawa	6,106,61		
Richelieu	3,259,97		
St-Hyacinthe	6,017.65		
Terrebonne	5,192,03		
		197,561,15	
Grand total fourni par la région de Montréal.		$519,808,09	

Sous ce chef, la région de Montréal a donc fourni au trésor près des quatre cinquièmes de tous ses revenus.

Quant aux diverses sources secondaires de revenu, nous sommes en état d'affirmer que la proportion est la même pour le moins

Nous n'avons donc pas tort de dire que la partie de notre Province qui a besoin du chemin de fer des cantons du Nord, représente près de la moitié de notre population totale et plus des deux tiers de nos revenus.

Progrès de la colonisation. Documents officiels.

Les progrès de la colonisation des cantons du Nord ont été étonnants, dans le bassin de la Rouge surtout. En 1876, le canton de Wolfe (St-Faustin) était presqu'inhabité et dans St Jovite, un seul colon, M. Roc Terrien, était fixé sur la rivière au Diable. Mais au prix de bien des voyages, de bien des sacrifices, le travail de préparation avait été fait par le curé Labelle, aidé de quelques amis dévoués et généreux. Aussi dès 187[illegible] M. H. A Turgeon, du département de la colonisation, était chargé de visiter le nouveau champ de colonisation et il écrivait le 1er Janvier 1878:

" Après avoir passé cet endroit, le " chemin Morin " parcourt une grande étendue de terrains superbes et des plus propres à la colonisation à tous les points de vue, surtout au fur et à mesure que nous appro

chons de la Rivière Rouge. Là nous rencontrons une vallée admirable couverte sur plusieurs milles de bois touffus et gigantesques composés d'érable, de frêne, d'orme et de cèdre, à travers lesquels apparaissent, comme par enchantement, de nombreux défrichements, où des champs vastes et couverts d'une récolte de la plus belle apparence, font foi de la richesse extraordinaire du sol. Aussi, les colons se portent-ils en très-grand nombre vers cette vallée. Comme illustration, je rapporterai que dans le seul mois de juillet dernier, un colon du nom de Béliveau, établi sur les bords de la Rivière Rouge dans Clyde, a dû héberger (109) cent neuf colons à la recherche de lots. Plusieurs de ces colons ont fait leur choix, et je ne crois pas me tromper en affirmant que tous, ou presque tous, en auraient agi ainsi, s'ils avaient pu trouver, sur ou près des lieux, une personne compétente ayant mission de leur donner les informations nécessaires et de leur enseigner les bons lots, ou si même le township Clyde eut été alors arpenté."

De son côté le regretté M. J. O. Fontaine écrivait dans son rapport de 1878:

" Un des officiers du Département, M. H. A. Turgeon, a visité pendant le mois de juillet 1877, les belles localités situées le long de la Rivière Rouge, en arrière des comtés d'Argenteuil et d'Ottawa, et il y a constaté un développement *extraordinaire. Les colons se portent en foule vers ce territoire, et s'il était possible d'y ouvrir des chemins partout, on créerait en peu d'années plusieurs beaux établissements. La vallée de l'Ottawa est aujourd'hui la région où prospère le plus la colonisation.* Ci joint vous trouverez le rapport de M. Turgeon."

En 1879 le même M. Fontaine publiait les lignes suivantes dans son rapport officiel :

" Le progrès qui s'est fait dans la vallée de l'Ottawa depuis trois ans est réellement extraordinaire Lors de mon premier voyage, on ne comptait dans la région que j'ai parcourue, qu'une trentaine de familles, et j'estime qu'il s'y trouve maintenant plus de six cents familles, et la population s'accroît tous les jours. Je n'ai guère passé de journée, dans mes différentes excursions, sans rencontrer des colons se rendant sur leurs lots avec leurs familles. Les terrains situés sur la Rivière Rouge, dans les cantons Clyde et Joly, ont été l'objet de spéculations considérables, et des lots en bois debout se sont vendus plus cher que bien des terres en culture dans les anciens townships.

Le révérend M. Labelle a choisi le site de sept chapelles en différents endroits, et bien des gens ont souri lorsqu'ils l'ont vu planter la croix au sein de la forêt, dans des townships encore ignorés et même sur le domaine non arpenté de la Couronne, à de grandes distances des chemins publics. Cependant, comme toujours dans ce pays, la croix a été le drapeau autour duquel sont venus se ranger de hardis pionniers, et bientôt nous verrons ces croix remplacées par autant de chapelles, centres d'autant de paroisses.

Je viens de mentionner le nom du révérend M. Labelle, et je dois dire de suite qu'il a été le grand colonisateur, l'âme de ce magnifique mouvement qu'il préparait depuis plusieurs années.

Après différentes visites dans les forêts, en arrière du comté de Terrebonne, après avoir acquis la conviction qu'on pourrait y établir des milliers de colons, il n'a consulté que son zèle, et s'est mis à l'œuvre. De longue main il a préparé les voies ; ses discours, son exemple, ont

convaincu [illegible] les plus influents du comté, et il a trouvé en [illegible] précieux; enfin il a su faire naître des dévouements [illegible] sa tâche plus facile.

Le succès [illegible] dépasse, j'ose le dire, son attente même. Tandis que [illegible] colonies nouvelles ne se recrutent généralement que [illegible], ce qui explique leurs lents développements; [illegible] même, nous voyons le grand courant d'émigration [illegible] du lac St-Jean n'entrainer pour bien dire, que [illegible] ressources que le gouvernement a dû assister des [illegible] elle a réussi à envoyer dans ces divers établissements [illegible] possédant des capitaux et en mesure de donner [illegible] courage aux colons pauvres et de les sauver ainsi de la misère.

Dans nos vieilles [illegible] ses il se rencontre beaucoup d'habitants à la tête de jolies [illegible] qui cependant sont incapables de bien établir leur famille [illegible] est généralement le cas, elle est nombreuse Ils ont trois ou quatre terres, mais ils les morcèlent, et leurs enfants, élevés dans l'aisance [illegible] bientôt au rang des pauvres gens Cela se voit partout et depuis [illegible] temps Mais si ces habitants vendent leurs biens au lieu de les diviser [illegible] prennent le chemin de la forêt, ils peuvent établir leurs enfants [illegible] ment sur des terres fertiles et dont la mise en culture se fait à [illegible] et chacun peut en acquérir ce qui est nécessaire pour sa famille.

C'est cette [illegible] que M. Labelle a su répandre et faire adopter et il est regrettable qu'elle ne trouve pas d'apôtres aussi éloquents dans les autres parties de la province."

Le rapport de juin 1880 contient ce qui suit :

" Dans la vallée de la rivière Rouge, centre d'opérations de notre grand colonisateur, le Rev. M. Labelle, le progrès continue d'être réellement étonnant, comme j'ai pu le voir de mes yeux lors de ma visite dans le cours de l'hiver dernier. La population y augmente de jour en jour, et des colonies nouvelles s'établissent à vingt-cinq milles au dessus des derniers établissements que j'avais trouvés lors de mon voyage d'inspection, le printemps dernier."

En juin 1881, M. J. O. Fontaine termine la série de ses rapports sur les progrès de la colonisation. Hélas ! cet ami si dévoué et si éclairé de son pays, devait nous être enlevé bien jeune encore. mais après avoir donné la mesure de ce qu'étaient son grand jugement, son talent cultivé avec tant de soin. et les mérites d'une régularité et d'une compétence telles qu'on le citait comme le modèle des fonctionnaires publics ! ! Nous aimons à citer intélégralement ce qu'il écrivait à cette époque sur nos cantons du Nord:

" Mentionnons d'abord la région de l'Ottawa où se trouvent les établissements fondés par M Labelle, et où la société de colonisation du diocèse de Montréal a maintenant choisi son centre d'opération. Rien de plus étonnant que la rapidité avec laquelle les colonies naissent et se développent dans cette partie du pays. Il y a un an les colons n'avaient pas encore dépassé le canton Joly, et ils y étaient peu nombreux. Le canton Joly possède aujourd'hui un missionnaire résident, sa population s'est accrue. et si l'on traverse ses limites en remontant la rivière Rouge, on se trouve dans le canton Marchand, où l'on rencontre déjà

plusieurs établissements, et où les défrichements se poursuivent avec activité.

A l'ouest de Marchand, le département des Terres de la Couronne fait arpenter cette année un nouveau canton sous le nom de Loranger. Les RR. PP. Jésuites se sont décidés a fonder une maison dans ce canton, sur les bords du lac Nominingue, avec l'intention d'y ajouter plus tard un collége, pour procurer le bienfait de l'éducation aux habitants de tout le nord de l'Ottawa

Ce qui a motivé le choix du canton Loranger pour cet établissement, c'est que, dans l'opinion de plusieurs de ceux qui s'occupent du nord de l'Ottawa, cette région est destinée à devenir plus tard un centre commercial. Un chemin de fer la traversera dans un avenir peut-être rapproché ; les chemins principaux y auront un débouché ; et celui que le gouvernement vient de faire tracer par M. Joseph Bureau, pour relier la rivière Rouge à la rivière du Lièvre traverse le canton Loranger.

Le Rév. M. Labelle, au nom des RR. PP., a fait commencer des défrichements considérables qui ont dû être ensemencés au printemps. Si cette entreprise réussit, on peut s'attendre à voir un flot de colons envahir toute cette contrée, des colons attirés par la certitude de trouver le prêtre dès leur arrivée, et de jouir dans l'avenir des avantages inappréciables que la fondation d'un monastère ne peut manquer de leur procurer.

La région de la rivière Rouge est sillonnée de colonies, et comme tous les conquérants, le curé de St-Jérôme trouve cette première conquête trop petite et il prépare de nouveaux plans pour s'emparer de territoires nouveaux. A l'ouest de la Rouge, à quelque 30 milles, coule la rivière du Lièvre, dont les terrains peu connus jusqu'à ce jour, sont très-propres à la culture, et assez vastes pour contenir plus tard de populeuses et florissantes paroisses.

J'ai visité cette région l'automne dernier, et j'y ai trouvé le sol d'une qualité supérieure à celui de la Rouge ; la vallée de la rivière du Lièvre et celle de la rivière Kiamaka, l'un de ses tributaires, sont plus étendues et d'un établissement plus facile."

En 1882, M. L U Fontaine succédait à son frère et après une exploration faite au lac Nominingue, il pouvait écrire les lignes suivantes sur les progrès de la colonisation dans le Nord :

" L'infatigable curé de St Jérôme, le Rév. M. Labelle, fait en même temps des chemins de fer et de colonisation. Il emploie toute son énergie pour agrandir, coloniser et partant enrichir notre pays. Son incessante activité se déploie surtout dans le superbe bassin qui longe les comtés de Terrebonne, d'Argenteuil et d'Ottawa, dans leur partie septentrionale. Les paroisses se créent comme par enchantement dans ces localités et les pionniers y arrivent chaque jour en grand nombre.

Les RR. PP. Jésuites sont définitivement établis au Lac Nominingue, suivis par de hardis défricheurs. Leur résidence permanente au milieu des habitants de la vallée de la Lièvre et de la Rouge ne peut que favoriser le mouvement colonisateur, car les RR. PP. sont en en même temps les apôtres de la saine éducation et de la bonne culture du sol.

Le curé de Notre-Dame de Montréal, le révérend M. Rousselot, avec la coopération d'amis généreux, se propose de fonder dans la vallée que nous venons de mentionner, sur le versant des Laurentides, un *Orphelinat* où les enfants privés de leurs parents seront recueillis pour y recevoir l'instruction, apprendre l'art de défricher et de bien cultiver l'héritage qui, après un certain temps, sera départi à chacun d'eux.

Cet établissement pourra encore servir de ferme modèle."

Tout cela est fait maintenant et avec un succès complet.

Comment expliquer tant de progrès.

C'est une question assez naturelle que nous résoudrons en quelques mots avant de terminer ce travail.

Ce progrès si étonnant, est dû à quatre raisons principales. D'abord il faut dire que le mouvement colonisateur dans le Nord, a été créé et alimenté par un zèle infatigable, un dévouement, un esprit de sacrifices sans bornes de la part du Curé Labelle. Plusieurs hommes d'Etat, ont reconnu qu'avec le peu de ressources laissées à sa disposition, il a fait plus pour coloniser le Nord que le gouvernement lui même avec ses milliers de dollars.

Mais il faut ajouter que le Curé Labelle se trouvait à travailler dans des conditions qui ne sauraient exister partout et qui, pourtant, sont *absolument* nécessaires à la création, au maintien, à la puissance d'un mouvement important de colonisation, et c'est dans l'accomplissement de ces conditions *sine qua non* que nous trouvons l'explication du succès de la colonisation du Nord comme aussi, c'est dans l'absence de quelqu'une de ces conditions que nous trouvons la raison de tant d'insuccès, de fiascos qui se produisaient ça et là dans la Province et qui coûtent si cher à notre trésor public.

Ces conditions, au nombre de trois sont les suivantes :

1o. Il faut un champ de colonisation favorable par la richesse des terres la fertilité du sol, l'abondance du bois et de l'eau nécessaires pour les fins agricoles et industrielles. Inutile de revenir là dessus, ce champ nous l'avons dans le Nord : le témoignage des hommes le plus compétents est là. Mentionnons seulement les noms de MM. Beaubien, M. P.P. Benoit M. P., deux des agronomes les plus distingués du pays.

2o Il faut en deçà des terres à coloniser, une région étendue, riche, développée déjà, et surtout regorgeant de population afin de fournir des colons dans toutes les directions de la contrée à coloniser. Or pour le Nord, cette région c'est celle de Montréal, la plus peuplée et la plus riche de la Province de Québec.

3o Il faut des voies de communications faciles et commodes, sans compter les arpentages et la liberté d'aller choisir son lot où l'on veut. Cette condition a été remplie jusqu'à présent ; nous avons eu des chemins a peu près suffisants, passablement d'arpentage et toutes les terres arpentées ont pu être achetées par le colon sans restrictions. En sera-t il toujours ainsi ! Non, car déjà nos chemins ne suffisent plus au progrès et un chemin de fer est nécessaire. Autrement le mouvement se-ralentira considérablement ; ce sera un malheur pour le pays tout entier.

Eh bien ! nous le répèterons : Est il dans la Province, une entreprise de chemin de fer qui se trouve dans les mêmes conditions, qui soit

d'un intérêt aussi général que celle du chemin des cantons du Nord, n'est il pas de la plus haute importance de lui venir en aide sous le plus court délai ? Nous en appelons à tous ceux q[illegible] a cœur le développement et la grandeur du pays, à tous ceux [illegible], que pour arrêter le fléau de l'émigration et garder ici notre j[illegible] forte, si vigoureuse, si capable de nous enrichir, il faut lu[illegible] u héritage qui lui appartient et dont nous serons orgueilleux u[illegible] que ce héritage sera l'un des plus étendus et des plus pro[illegible] nous puissions voir au sein de la *Puissance* canadienne.

LE GOUVERNEMENT FEDERAL ET CE CHEMIN DE FER

Le chemin qui nous occupe est un ouvrage [illegible] ; il a été reconnu comme tel par le gouvernement d'Ottawa qui lui a déjà accordé $3,200 par mille pour 50 milles l'année dernière. On conçoit facilement que les raisons énumérées plus haut se rapportent également a une demande d'aide additionnelle au gouvernement fédéral. Voici la requête que la compagnie transmettait en 1883 à ce dernier et qu'il suffit de reproduire pour résumer toutes les raisons qui devraient engager le gouvernement d'Ottawa à mettre ce chemin sur le même pied que les chemins les plus favorisés

A L'HONORABLE SIR CHS TUPPER

CHER MONSIEUR,

La compagnie de chemin de fer de Montréal et Occidental, qui est une compagnie fédérale, a été autorisée à construire une ligne de chemin de fer à partir de la ville de St Jérôme, dans le comté de Terrebonne, le long de la vallée de la rivière du Nord, jusqu'à la rivière Gatineau, où elle se raccordera au chemin de fer de la Gatineau, et se continuera de là à l'ouest vers le lac Témiscamingue. Sous ce rapport il est en réalité un embranchement du chemin de fer du Pacifique canadien. La compagnie a déjà une faible subvention de la province de Québec pour la partie de sa ligne s'étendant de Saint-Jérôme au village de Sainte Agathe.

La section du pays que notre chemin de fer se propose de traverser peut avec confiance être représentée comme égalant en fertilité les meilleures parties de la province de Québec. Il est couvert en général de bois dur : érable, orme, chêne, bouleau, etc, signe certain de la richesse du sol. Déjà un fort courant de colonisation s'est dirigé vers cette étendue de pays; au delà de 10,000 âmes s'y sont établies depuis cinq ou six ans, et vingt-cinq townships et paroisses ont été en partie occupés. Mais ce mouvement ne peut se continuer sans un chemin de fer. Les derniers colons sont maintenant à quatre vingts milles de Saint-Jérôme, la station de chemin de fer la plus rapprochée ; on ne peut s'attendre à ce qu'ils aillent plus loin s'ils n'ont pas de moyens de transport par chemin de fer. De plus il est nécessaire d'augmenter la largeur des portions habitées de la province si l'on veut assurer dans l'avenir et maintenir pour toujours, l'importance de la route du fleuve Saint Laurent comme la principale artère commerciale de le Puissance.

Il existe à 100 milles en arrière de l'Ottawa un immense territoire d'une fertilité qui ne peut être surpassée, une province par elle même, et tout le trafic créé dans ce territoire devra converger vers la route du Saint Laurent, n'en pouvant prendre une autre à cause de sa position géographique. C'est le seul territoire qui reste ouvert au surplus de la

population de Montréal, qui renferme prés d'un demi million d'âmes. Je suis heureux de dire que les efforts de M. Labelle et d'autres ont réussi à diriger vers ces nouveaux et florissants établissements un grand nombre de nos compatriotes qui, sans cela, seraient allés aux Etats Unis.

Si la Puissance s'est imposée de si grands sacrifices en terres et en argent pour l'établissement du Nord Ouest, de semblables efforts ne devraient ils pas être faits afin de s'assurer de cette nouvelle étendue de terres, si précieuses et si vastes, qui s'étend en droite ligne entre Saint Jérôme et le lac Témiscamingue.

Il pourrait arriver que la population du Nord Ouest chercherait un jour aux Etats Unis des débouchés pour son trafic. Ceci n'arrivera jamais pour ce grand ouest de la province de Québec, au nord de l'Ottawa, après qu'il sera établi.

A cause de ces raisons, la compagnie expose qu'elle a peut être des droits à la faveur du gouvernement fédéral, et à obtenir de lui un secours raisonnable. La compagnie demande donc respectueusement une subvention d'au moins $6,000 par mille pour la distance qui existe entre Saint Jérôme et Notre Dame du Désert, dans le township de Maniwaki, sur la rivière Gatineau, ou environ 150 milles. Cette subvention, jointe à celle que nous avons déjà obtenue, et à ce que nous espérons recevoir d'autres sources, assurerait la construction du chemin de fer projeté, qui réellement est la continuation de l'entreprise dont la construction a popularisé dans Québec le projet du chemin de fer du Pacifique canadien.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

E. LEF. DE BELLEFEUILLE, secrétaire.

TEMOIGNALE ECLATANT EN FAVEUR DES CANTONS DU NORD

La *Gazette* de Montréal a publié le 15 du mois courant un article très important sur la colonisation du nord de la Province de Québec Il faut en remercier ce grand organe de la population anglaise, qui aime bien le Nord Ouest, sans doute, mais qui aime mieux encore sa province. Nous traduisons ce qui se rapporte à nos cantons du Nord. Après avoir parlé de la région du lac St Jean, voici ce qu'il ajoute :

" On ne doit pas oublier non plus qu'au nord de Montréal il y a un territoire d'une grande valeur, dont l'exploration, grâce aux longs et nobles travaux du curé Labelle et de ceux qui sympathisent et travaillent avec lui, a été bien commencée. Il est de la dernière importance que l'on presse cet ouvrage, et, sans doute, aussitôt que les avantages de ce territoire seront connus au trop plein de la population des vieilles paroisses, l'exploration s'en continuera aussi longtemps qu'aucune barrière artificiel ne viendra pas lui barrer le chemin. Il est inutile d'ajouter que l'extension vers le Nord d'un chemin de fer, sera en cette contrée un encouragement et un appui pour a colonisation Il est important aussi que les populations qui résident déjà dans le Nord se pénètrent plus profondément de la nécessité qu'il y a pour elles de montrer de la libéralité pour cette entreprise. C'est d elles que doit partir l'agitation pour obtenir un chemin de fer de colonisation et ce sont elles qui doivent montrer combien elles en apprécient la valeur par leur zèle et leur générosité pratique. On calcule que plus d'un demi million d'habitants sont intéressés dans la réussite de ce projet qui est essentielle au développement de toute colonisation de ce

côté de la Province. Il n'existe aucune raison au monde pour que les établissements du Nord-Ouest interrompent le développement des vieilles provinces et ce serait absurbe, et un acte de véritable suicide pour la Province de Québec, qu'une telle considération l'empêchât d'ouvrir les vastes champs qu'elle possèd aux enfants de son sol.

La population du Nord et le chemin de fer.

Se conformant sans doute aux sentiments exprimés par le rédacteur de la *Gazette*, les populations du Nord ne sont pas restées indifférentes au succès de la construction de ce chemin. Elles l'ont appelé de tous leurs vœux, depuis plusieurs années, et se sont déclarées prêtes à faire tous les sacrifices nécessaires et en rapport avec leurs ressources pour en assurer l'accomplissement, soit par argent, soit par travail, soit en fournissant des matériaux. On se rappelle la grande assemblée de Ste-Adéle, en février 1882, à laquelle l'honorable M. Chapleau et M. le curé Labelle furent acclamés avec enthousiasme quand ils lancèrent devant le pays, l'idée grandiose du *Grand Tronc du Nord*, devant se construire graduellement suivant les moyens de la Compagnie et les besoins de la colonisation, pour relier un jour, la vallée du lac St-Jean à celle de l'Ottawa On se rappelle aussi la requête pressante que l'on transmit au gouvernement local, en mars de la même année, et qui fut couverte par des centaines de signatures.

L'été dernier même, les différentes municipalités ont offert, officiellement de souscrire plus de $50,000 pour venir en aide à l'entreprise et l'on peut être certain qu'elles ne tireront jamais de l'arrière, quand leur concours sera jugé nécessaire, pour garantir la réalisation d'un projet quelle désirent si ardemment et qui doublerait leur prospérité.

St-Jérôme 3 mars 1884.